NUMER ZAWIERA: „Marnotrawstwo jezdni", „Więcej odwagi", — Rozwój światowy komunikacji samochodowej, „Pomnik szybkości", Zjazd Barceloński, „Prymitywna sprawiedliwość", — Samochody z silnikami Diesel'a, — Loty szybowe lwowskiego Aeroklubu Akademickiego, — Rekordy szybowców, „Wielka Nagroda" — (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTO MOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 19 listopad 1929 r. | Nr. 47 (75)

Marnotrawstwo jezdni.

Dlaczego tramwaje powinny być usunięte ze śródmieścia?

Charakterystyczną cechą współczesnego życia, dotyczącą najistotniejszych jego przejawów, jest *rozwój wielkich miast.* Człowiek nowoczesny skupia się w większych ośrodkach, gdzie dopiero może znaleźć, całą potrzebną mu różnolitość środków i możliwości zdobyczy technicznych i kulturalnych dwudziestego wieku. W przeciwieństwie jednak do wielkich miast przeszłości, nowoczesne olbrzymy rozrosły się, zakrywając sobą rozległe tereny, czyniąc to w zrozumieniu potrzeb hygieny i wygody mieszkańców, rezultatem zaś tego, stało się dość znaczne zazwyczaj oddalenie pracowników od warsztatów pracy, dzielnic mieszkaniowych od centrum handlowego, kulturalnego i od terenów sportowych. Aby więc życie mogło tętnić intensywnie i wydajnie, *niezbędnym składowym czynnikiem wielkiego miasta, stały się środki komunikacyjne,* dostępne i przeznaczone do użytku ogółu, jak tramwaje, autobusy i koleje podziemne, a najistotniejszem wymaganiem jakie się im stawia jest, by były szybkie i przejazd niemi powodował jak najmniejszą stratę czasu.

Chcę tu specjalnie omówić sprawę tramwai, czy należycie spełniają one swe zadanie i jaką rolę odgrywają w całokształcie ruchu ulicznego.

Nie będę odmawiał tramwajom, całego szeregu niewątpliwych zalet, dzięki którym długo zapewne pozostaną w użyciu, jednakże zwrócę uwagę na ich wady: przedewszystkiem są zbyt powolne dalej, szybkość ich jest zawsze mniejsza od szybkości całego ruchu ulicznego, którego głównym składnikiem są samochody, do tego dochodzą jeszcze postoje, podczas gdy autobus posuwa się z szybkością wszystkich innych pojazdów, a kolej podziemna, nieskrępowana niczem, może osiągać dostatecznie wielką szybkość.

Strata czasu w obecnej dobie jest poważnym uszczerbkiem.

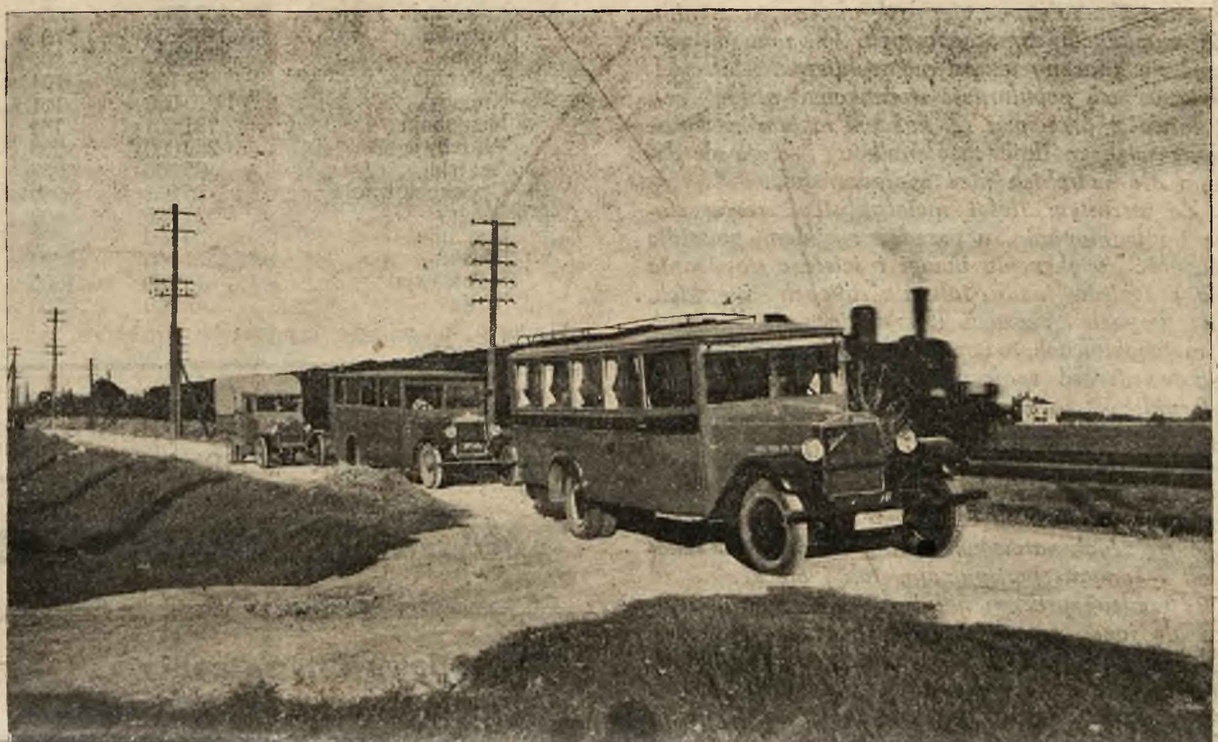
W wielkich miastach stworzono sieć kolei podziemnych lub nadziemnych, prowadzonych szlakami wyodrębnionemi od ulicy i łączących ważniejsze odległe punkty miasta. Równolegle usuwa się linje tramwajowe ze śródmieścia, pozostawiając je jedynie na mniej ruchliwych ulicach przedmieść.

Tramwaj, dziś jest nie najlepszym środkiem publicznej komunikacji, nie zasługuje więc na jakąś specjalną opiekę i obronę w imię swej pożyteczności, ale jest wprost szkodliwym dla całości ruchu ulicznego, będącego miarą żywotności nowoczesnych miąst. Z ulicy korzystać musi tysiące innych pojazdów mechanicznych, dla których sprawność ruchu jest *sprawą pierwszorzędnej wagi.* Nie można więc poświęcać ich potrzeb, dla potrzeb tramwaju.

Należy sobie zdać dobrze sprawę z zarzutów, jakie można tramwajom wytoczyć i zastanowić się, czy i w jakiej mierze należy na wzór zagranicznych metropolij i u nas w Warszawie zabrać się do do przedwstępnych kroków *usuwania tramwai* z śródmieścia.

Ważkim zarzutem przeciwko tramwajom, jest to, że zabierają one prawie niepodzielnie większą część jezdni, przyczyniają się wielce do *marnotrawstwa ulicy.* Pas zajęty szynami jest prawie niedostępny dla pozostałych pojazdów, zmuszonych do tłoczenia się w jednym szeregu. Ulice nasze, nie były budowane z przewidywaniem przyszłych potrzeb ruchu i posiadają taką szerokość, iż po ułożeniu toru tramwajowego, zmieścić się może obok tramwaju akurat *tylko... 1½ samochodu.* Nawet szeroka i wspaniała ulica Marszałkowska, zawdzięczając linji tramwajowej nie jest o wiele przelotniejsza od wązkiej Chmielnej. *Odebrana jest możność korzystania z najcenniejszej dla ruchu środkowej części ulicy,* tak ważnej ze względu na wyrównanie różnic ilości ruchu w przeciwnych kierunkach i wyprzedzanie innych powolniejszych pojazdów. Umieszczenie szyn po bokach ulicy, mające obok uwolnienia jej środka, także i tą dobrą stronę, że usuwa niemiłą dla automobilistów sprawę zatrzymania się, lub chociażby zwalniania na przystankach, nie jest rozwiązaniem zagadnienia, wprowadza bowiem szalone utrudnienie z postojami i jest znośnem tylko, na tak szerokich ulicach jak Aleje Ujazdowskie, a staje się nawet fatalnem pogorszeniem sytuacji na węższych, czego dowód mamy na ulicy Złotej.

Na domiar złego, w wielu miejscach tor tramwajowy nie trzyma się określonej linji i przechodzi z jednej strony ulicy na drugą, *przecinając w najnieodpowiedniejszym miejscu nurt ruchu.* Uprzytomnijmy, również sztywność i nieruchomość samych tramwai, nie mogących się dostosować do jakichś specjalnych wyjątkowych okoliczności by ominąć nieoczekiwaną przeszkodę i zamykając nieraz ulicę gruntownie, na parę nawet godzin.



Czechowice... Jeszcze przed niedawnem nieznana miejscowość. Jeszcze przed paru laty maleńka wioszczyna, rozrastająca się dziś z amerykańskim rozmachem... przekształca się w Polskie Detroit. Detroit, nazwa znana całemu światu motorowemu... miasto dające wizje mrowia automobili — potęgę przemysłu automobilowego.
Może w niedługim czasie i nasze Polskie-Detroit przekształci się, o ile nie w równą amerykańskiej potędze to w każdym bądź razie w wielką powagę w światowym przemyśle samochodowym... zależy to tylko od nas. Ale w pierwszym rzędzie pamiętajmy, że posiadamy samochody własnej produkcji, że są one nie droższe od obcych, i pod każdym względem lepsze dostosowane do polskich warunków i polskich dróg... Zapewne każdy automobilista — Polak, z przyjemnością spojrzy na powyższą rycinę; obrazuje ona żywo rozmach „Ursusa", daje codzienny obrazek, jak z pociągiem w zawody idą autobusy i samochody ciężarowe „Ursus", podążając do swoich nabywców.

Największą jednak wadą tramwai jest to, że stwarzają one pewną sztuczną regulację ruchu, nie kierującą się potrzebami jadących ulicą samochodów. Przykład: róg Marszałkowskiej i Alei, zielone światło puszcza ruch wzdłuż Marszałkowskiej, rusza więc z miejsca i stojąca dotąd na przystanku 25-ka i zaczyna powoli skręcać w Aleje, podczas gdy długi szereg pojazdów mechanicznych, musi cierpliwie czekać i tracić czas, *zrabowany im przez wlokące się czerwone pudło.* I tak policjant swoją drogą, a tramwaj swoją drogą — decydują — czy masz stać czy jechać.

Jeszcze gorzej z przystankami. Zmuszanie do zatrzymywania się przy przystankach, lub chociażby nawet, tylko do znacznego zwalniania biegu, skądinąd konieczne i oczywiste, jest właściwie zbrodnią, bo i tak dużo jest różnych przyczyn zmuszających do zatrzymywania się, czy to z powodu nadmiernego zagęszczenia ruchu, czy też chociażby ze względu na potrzeby regulacji, stwarzanie więc nowych strat, tak cennego czasu wtedy, kiedy droga jest faktycznie wolna. *Ulica jest poto, ażeby na niej mógł odbywać się możliwie szybki i sprawny ruch, a nie poto, by służyła za peron dla publiczności, korzystającej z usług przedsiębiorstwa tramwajowego.*

Wymieniłem tylko kilka kardynalnych wad tramwai i to nam winno wystarczyć: żadnych półśrodków znaleźć tu nie możemy, o ile chcemy by ruch uliczny stanął na poziomie, jakiego od niego wymagają nowoczesne potrzeby. Pozostaje uciec się do środka radykalnego — zupełnego usunięcia tamwai z ulic śródmieścia. Nie pozostawajmy stale w tyle, uczyniły to już prawie *wszystkie wielkie obce miasta.* (*A. M.*)

Więcej uwagi.

Z rozwojem automobilizmu i motocyklizmu zwiększa się samo przez się ruch uliczny, a z nim i ilość wypadków samochodowych. W roku b. zaznaczył się znaczny wzrost motocyklizmu. Motocykl zawdzięcza swą popularność stosunkowo niskiej cenie i łatwości przewozu. Z każdem rokiem zdobywa on coraz większą ilość zwolenników i staje się dostępnym dla szerokich mas społeczeństwa.

Ze wzrostem ilości motocyklistów, rosną stawiane im wymagania, a przedewszystkiem powstaje konieczność zwiększenia uwagi i ścisłego stosowania się do przepisów jazdy, tak na ulicach miejskich, jak na drogach i szosach. Wzrastająca ilość wypadków motocyklowych, a szczególnie, samochodowych powoduje niechęć społeczeństwa do automobilistów i motocyklistów, a tem samem i do sportu motorowego. Obowiązkiem naszem jest dowieść, że my automobiliści i motocykliści nie jesteśmy nieuniknionem złem, lecz potrzebnem dobrem. W tym celu, trzeba zdobyć się na nieco więcej dobrej woli i uwagi, oraz pozbyć się złych narowów, które przynoszą tyle szkody, jak i samym sportsmanom, tak i otoczeniu.

— Przedewszystkiem należy przestrzegać przepisu, co do jazdy prawą stroną, chociażby na szosie lub drodze w tej chwili nikogo niebyło i szczególnie zachłanni w tym kierunku są automobiliści, którzy uważają szosę za swą wyłączną własność i jeżdżą środkiem jej, uważając, że wszystkie inne pojazdy, a przedewszystkiem motocykle, powinny im zjeżdżać z drogi. Bywa to niejednokrotnie powodem zderzeń, a co zatem idzie kalectwa, a nawet śmierci.

Nigdy nie należy traktować drogi, jako zupełnie pustej. Należy jechać tak, by mieć czas zareagować na wszelakie niespodzianki. Trzeba zawsze zostawić sobie dostatecznie miejsca, jak do zatrzymania, tak do przyhamowania samochodu, ewentualnie do objechania przeszkody. Nie mówiąc już o niespodziankach, które mogą nas spotkać w zachowaniu się nieuważnych napotykanych kierowców, nie powinniśmy nigdy być zbyt pewni swych hamulców i urządzeń sygnałowych. Co się tyczy tych ostatnich to należy pamiętać, że d a n y s y g n a ł n i e j e s t j e s z c z e r ę k o j m i ą, czy zostanie on w porę usłyszany i czy ten kogo ostrzegamy niezwłocznie usunie się z drogi. Trzeba więc pozostawić sobie czas na wypadek, gdy napotkany przechodzień lub wóz zachowa się niewłaściwie.

Ogólną plagą wszystkich szos i dróg, a niekiedy nawet i jezdni wielkomiejskich, jest pasja wzajemnego wyprzedzenia się. Nigdzie nie jest napisane, że trzeba być zawsze pierwszym i nie pozwalać na to, by jakikolwiek pojazd, jechał przed nami. Przecie są samochody i motocykle silniejsze i szybsze; niema więc racji, nawet z punktu widzenia sportu wyścigowego, ścigać się z niemi. Tu potrzebny jest spokój i zimna krew, by nie dać się sprowokować i wciągnąć w nierozważne, niemądre, a niebezpieczne tak dla życia własnego, jak, dla życia zupełnie niewinnych przechodniów, wyścigi na przepełnionych drogach publicznych.

Może niejeden z Czytelników powie, że poruszamy tu sprawy dobrze znane i prawimy sklepane nauki i morały. Szkoda jednak, że te stare i ponoć dobrze znane rzeczy, trzeba przypominać i powtarzać i, ż e n i e w e s z ł y o n e j e s z c z e w k r e w naszych automobilistów i motocyklistów.

Rom.

Dwie wystawy samochodowe w Kopenhadze.

Z początkiem przyszłego roku, odbędą się dwie wystawy samochodowe w Kopenhadze. Pierwsza będzie otwarta od 25 stycznia do 2 lutego, druga zaś 21 lutego do 2 marca.

R o z w ó j światowej Komunikacji samochodowej.

Wedle sprawozdania ogłoszonego w pismach amerykańskich, znajdowało się na kuli ziemskiej w dniu 1 stycznia 1929 r. 31.930.033 samochodów i 2.222094 motocykli. Z liczby tej przypada na:

	automobili	motocykli
Amerykę	26 308 342	133 626
Europę	4 218 986	1 851 550
Australję	707 690	126 609
Azję	416 743	52 781
Afrykę	278 272	58 368
Razem:	31 950 053	2 222 934

W stosunku do 1927 roku ilość automobili wzrosła w 1928 roku o 3 291 417 sztuk, z czego przypada na Amerykę 2 494 019 sztuk, a na Europę 605 609 sztuk. Z liczby 4 218 986 samochodów w Europie przypada największa ilość pojazdów mechanicznych na Anglję: samochodów — 1 327 109, motocykli 715 481.

Ciekawym jest stosunek ogólnej cyfry pojazdów (samochodów i motocykli) do ilości zaludnienia w poszczególnych krajach europejskich:

	pojazdów mechaniczn.	ludności na 1 pojazd
Angla	2 087 590	31
Luksemburg	9 005	32
Danja	100 452	38
Francja	1 358 900	41
Szwecja	172 618	46
Szwajcarja	100 500	65
Holandja	116 383	79
Belgja	148 225	80
Finlandja	58 108	104
Niemcy	1 010 000	121
Hiszpanja	191 501	132
Włochy	252 000	220
Austrja	65 700	232
Czechosłowacja	75 981	260
Węgry	24 700	498
Rumunja	30 190	526
Polska	51 000	1000
Jugosławja	15 200	1200
Rosja	47 000	3500

P i ę k n e m i e j s c e z a j m u j e P o l s k a, a ż 18!!!

Nowa ustawa policyjna
dotycząca przepisów jazdy w Anglji.

Na tegorocznych jesiennych sesjach parlamentu angielskiego, ma być rozważany projekt komisji drogowej, dotyczący częściowych zmian dotychczasowej ustawy o przepisach jazdy samochodowej. Ponieważ wszystkie stronnictwa są zdania, iż dawna ustawa jest nietylko nieużyteczna, ale nawet szkodliwa, należy przypuszczać, iż projekt przejdzie prawie jednogłośnie. Ważniejszymi punktami tego projektu są:

1. Zmiana ograniczenia szybkości maximalnej. Mianowicie: samochody osobowe, motocykle i autobusy, do 35 mil na godz. tj. 55 klm./g., samochody ciężarowe do 2.500 klg. na pneumatykach do 30 mil. Praktycznie, dotychczas obowiązująca szybkość maximalna, jest tylko w niewielu wypadkach wyższa.

2. Kary za zagrażającą bezpieczeństwu publicznemu (nie specjalną szybką) j a z d ę są znacznie obostrzone. Przy pierwszem wykroczeniu, ściągana jest w wysokości 20 funtów, przy drugiem zaś i trzeciem wykroczeniu, kara 40 funtów, lub areszt, oraz cofnięcie prawa jazdy, najmniej na pół roku.

3. Dla otrzymania prawa jazdy, winno być złożone świadectwo lekarskie stwierdzające dokładny stan zdrowia petenta. Jakiekolwiek fałszywe dane w świadectwie, powodują odpowiedzialność karną, zarówno lekarza, który świadectwo wydał, jak i osoby której zostało wydane.

4. Wymagany dla otrzymania prawa jazdy wiek, z 14 na 16 lat podwyższono. Kierownicy koncesjowanych autobusów, oraz samochodów ciężarowych p o n a d 2,500 klg., muszą mieć skończonych 21 lat

5. Za nieprzestrzeganie przepisów drogowych i jazdy, ustanowiono wysokie grzywny, lub areszt.

6. Uchwalono w miarę możności skasować przejazdy kolejowe, przez zaprowadzenie jezdni pod torem.

Pomnik Szybkości.

W Daytona Beach na Florydzie, ma być wzniesiony pomnik, dla upamiętnienia różnych rekordów szybkości, jakie zostały tam uzyskane w r. 1898, kiedy to Francuz Chassoloup-Laubat zdobył przeciętną szybkość 70 km./godz. na przestrzeni 2 km. Pomnik ma być wzniesiony na jednej z małych wysepek, na rzece Halifax i będą na nim wyryte nazwiska wszystkich rekordzistów.

PRÓBA POBICIA REKORDU
w dystansowej jeździe samochodowej.

Odbywa się ona bez przerwy od dn. 25września br. Na torze Avus, pod Berlinem, krąży nieustannie dzień i noc zwyczajny wóz seryjny „Chryslera“ by w jeździe Non-stop, czyli bez zatrzymania pobić rekord światowy, wynoszący 48.131 klm., a będący w rękach amerykanów. Do tej chwili wóz ten, przekroczył cyfrę 45,000 klm., jest ciągle w ruchu i bez defektu — uda się prawdopodobnie organizatorom przekroczyć cyfrę 50.000 klm. Wóz spala przeciętnie 13 i pół litra na 100 klm. i dotychczas nie zmienił jeszcze opon. Wyczyn techniczny takiej jazdy, jest rzeczywiście podziwienia godny, biorąc pod uwagę, iż obwód kuli ziemskiej wynosi 40.000 klm., którą tą cyfrę „Chrysler“ już przekroczył, będąc dalej ciągle w ruchu.

Rząd francuski a drogi samochodowe.

Rząd francuski, nosi się z zamiarem wybudowania całego szeregu dróg, przeznaczonych jedynie dla pojazdów mechanicznych.

ZJAZD BARCELOŃSKI
Jedno z czołowych miejsc zajęte przez Polaka.

Z okazji wielkiej hiszpańskiej wystawy w Barcelonie, organizował tamtejszy Klub automobilowy międzynarodowy „Zjazd gwiaździsty“ do Barcelony. Ruchliwi członkowie Krakowskiego Klubu Automobilowego, zainteresowali się tą pierwszorzędną imprezą, może nie tyle sportową, co propagandową i po odpowiednich przygotowaniach udział Polaków w tym międzynarodowym zjeździe został zapewniony. Znany automobilista krakowski p. Adam Dygat, wziął udział w raidzie na „Tatrze“.

Zjazd Barceloński nie był przedsięwzięciem łatwem. Wszystkie drogi z Krakowa do Barcelony są bardzo odległe (odległość 6.000 klm.) i trudne do przebycia w tempie raidowem. Trzeba więc albo decydować się na start z Krakowa i ryzykować nieudanie się imprezy przez zatrzymanie na jednej z wielu granic, skutkiem jakiegokolwiek defektu w drodze lub opóźnienia nieprzewidzianego, którego już później nadrobić nie można — albo też wybrać jako punkt startu, miejsce mniej od Barcelony odległe. Tak też postąpił p. Dygat, startując z Paryża.

Sama jazda Paryż — Barcelona odbyła się bez przeszkód i po 28-godzin. raidzie „Non stop“, w którym przebyto 1180-kilometrową przestrzeń, przybyli jedyni polscy reprezentanci w tym zjeździe we właściwym czasie, tj. dnia 18-go października o godz. 13 na metę do Barcelony. Jako rekompensatę za swe trudy otrzymał p. Dygat wielki srebrny medal, zajmując wśród kilkudziesięciu samochodów, które częściowo startowały nawet, z Rygi miejsce w czołowej dwudziestce.

Sukces został w pełni osiągnięty. Propagandowe znaczenie wyjazdu, znalazło swój wyraz w serdecznem powitaniu ze strony automobilistów hiszpańskich, którzy kilkakrotnie przy okazji oficjalnych przemówień podnosili fakt pierwszego zetknięcia się Polski i Hiszpanji na polu sportu samochodowego.

Ilość pojazdów mechanicznych w Niemczech.

Podług ostatnich danych statystycznych w Niemczech do 1 lipca b. r. było 432.500 samochodów prywatnych, 141.600 samochodów ciężarowych i 606.400 innych pojazdów mechanicznych. Całkowita ilość samochodów wynosiła 1.180.500, co stanowi 40 proc. przyrostu w stosunku do 1 lipca 1928 r.

KRADZIEŻE SAMOCHODÓW W LONDYNIE.

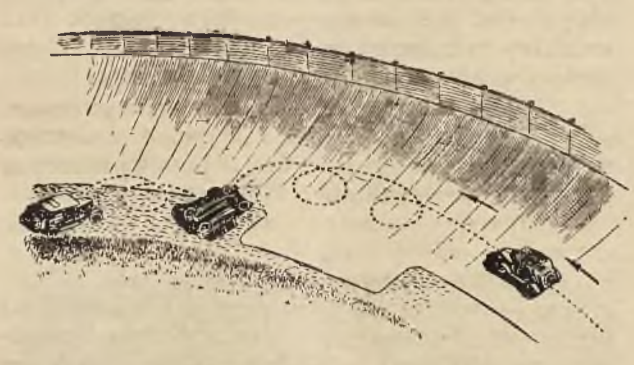
W ciągu ostatnich 12 miesięcy skradziono w Londynie 2939 samochodów z których 2136 odebrano w kilka godzin po kradzieży.

PRYMITYWNA SPRAWIEDLIWOŚĆ.

Celem zmniejszenia ogromnej liczby wypadków, jakie ostatnio miały miejsce w Bukareszcie, władze bukaresztańskie, zaprowadziły dziwaczny i prymitywny sposób ukarania kierowców, odpowiedzialnych za wypadki samochodowe. Mianowicie winowajca zostaje oprowadzany po ulicach z związanemi w tył rękoma i z zawieszoną na piersi tabliczką z napisem: „Zły kierowca“. Ponadto rozporządzenie przewiduje odpowiedzialność kierowcy, za każdy bez wyjątku wypadek, oraz surowe kary pieniężne i uwięzienie.

Dziwny wypadek.

Dziwny wypadek zdarzył się z samochodem Riley, który pobił rekord klasy G na przestrzeni 1000 mil (1700 km.) w ciągu 15 godzin 11 min. 25,83 sek. *z przeciętną szybkością 112 km./godz.*, gdy nagle w pewnym punkcie toru



jedno z kół poślizgnęło się i samochód zrobił w pędzie dwa obroty, dostał się na wysypany piaskiem brzeg toru, tutaj zrobił całkowity obrót, przesunął się następnie dalej bokiem i wreszcie po jeszcze jednym obrocie — zatrzymał się. Kierowcy wyszli, za wyjątkiem lekkich zadrapań, zupełnie bez szwanku, samochód zaś, pomijając nic nieznaczące uszkodzenie szyb, nie uległ najmniejszemu detektowi.

Ustalenie odległości hamowania.

W Kalifornji, dopuszczalna odległość na jakiej w danym wypadku samochód winnien być zahamowany, jest ujęta w obowiązujące dokładne przepisy policyjne. W myśl powyższego, samochody muszą być zaopatrzone w takie hamulce, któreby umożliwiały zatrzymanie się samochodu, przy określonej szybkości, na przepisanej ustawą przestrzeni. Na drodze asfaltowej, lub betonowej jezdni, następujące odległości hamowania nie mogą być przekroczone:

przy szybk.	10 mil (16 klm.|g.)	odległ. ham. wyn.	2,83 mtr.
„ „	15 „ (24 „)	„ „ „	5:38 „
„ „	20 „ (32 „)	„ „ „	11,27 „
„ „	25 „ (40 „)	„ „ „	17,67 „
„ „	30 „ (48 „)	„ „ „	25,58 „

dopuszczalne odchylenie od tych przepisanych odległości wynosi 1 proc.

Przepisy te, wzbraniają próbowania sprawności hamulców na szybkości wyższej niż przepisana szybkość 48 klm.|g., względnie na szybkości przekraczającej maximalną, ustawowo dla danej kategorji przepisana szybkość.

Śmierć podczas treningu na znanym torze w „Nürburg Ringu“ poniósł niemiecki kierowca W. Heine. Z powodu defektu kierownicy wóz BMW. na zakręcie wywrócił się do góry kolami, przygniatając kierowcę i zabijając go.



Motocykle terenowe. Ostatnio na rynku motocyklowym angielskim, ukazały się motocykle trójkołowe-terenowe. Motocykle te posiadają: silnik „J. A. P.“, czterobiegową przekładnię „Jardine“, hamulec na wszystkie koła, oraz potężne ogumienie (przednie 29 x 4,95, tylne po 19 x 5,02), które zapobiega zagłębianiu się kół na rozmiękłym gruncie. Szybkość tych trójkołowców obliczona jest, od 5—70 klm.|godz. Pojemność 500 ccm. Cena 85 funt. angielskich.

PASY BEZPIECZEŃSTWA
dla piechurów i cyklistów.

Na rynkach zagranicznych, lansują ostatnio t. zw. pasy bezpieczeństwa dla przechodniów i cyklistów Pas taki, wykonany z rzemienia, zaopatrzony jest w dwa reflektorki, umieszczone z tyłu i z przodu. Pasy takie w dużym stopniu zabezpieczają przed wypadkami cyklistów i pieszych, znajdujących się nocą na drogach podmiejskich.

Film na wystawie samochodów używanych.

Ciekawym szczegółem Wystawy Samochodów Używanych, która była otwarta w Alexandra Palace w Londynie od 9-go do 16 listopada, było wyświetlanie filmu, przedstawiającego Henryka Segrave'a na jego „Złotej Strzale“, bijącego rekord światowy w Daytona Beach, oraz kpt. Malcolma Cambella, bijącego rekord światowy szybkości na „Niebieskim Ptaku“ w Verneuk Pan. Ponadto wyświetlano obraz, przedstawiający procesję samochodów, poczynając od r. 1896 aż do najbardziej nowoczesnych wozów.

Samochody ciężarowe zaopatrzone w silnik Diesel'a.

W najbliższym czasie, zostaną wypuszczone na rynek światowy przez jedną z przodujących firm angielskich samochody ciążarowe, zaopatrzone w silnik Diesel'a. Silnik ten posiadać będzie moc 70 KM. i wyposażony będzie w cztery cylindry o średnicy 135 mm. i skoku 200 mm. Stosunek zgęszczenia wynosi 14x1, ciśnienie zaś 100 kg. na 1 cm. kw. Ponadto jest on bardzo ekonomiczny w użyciu, gdyż koszt zużycia materjału pędnego na przestrzeni 1 km. z siedmio-tonowem obciążeniem, wynosi około 8 groszy.

Artur Kwiatek.

„WIELKA NAGRODA“.

(Nowela).

Stały pod rząd ustawione wzdłuż kamiennej balustrady, z białemi płótnami numerów na maskach, błyszczące w promieniach słońca, imponujące, demony szybkości.

Oparty o balustradę i zaciągając się papierosem, Jerzy patrzał na nie, usiłując odpędzić natrętnie wrzynającą mu się w mózg myśl: „Czy przetrzyma jeszcze ten wyścig jego maszyna — jego Bugatti — świadek tylu zwycięstw? Zwłaszcza denerwowały go hamulce... Wszak wczoraj dopiero wrócił z „Grand Prix“ Hiszpanji. Noc wprawdzie spędził przy wozie, z całą armją mechaników, przygotowując go do dzisiejszych zawodów, założył nowe taśmy hamulcowe, lecz... on miał wyraźnego pecha do hamulców. O siebie się nie bał. Wiedział, że gdy poczuje nerwowy dygot maszyny, gdy ręce ujmą kierownicę... nerwy jego będą jak druty stalowe.

Rzucił okiem na trybuny, krzyczące barwnemi reklamami, na loże wypełnione delegatami automobilklubów na komisarzy sportowych, uwijających się żywo i wydających ostatnie polecenie, na tłum żądny wrażeń, na transparent z barwami państw biorących udział w wyścigu o „*Wielką Nagrodę Narodów*“. — Muszę zwyciężyć — zadecydował i pewnym krokiem podszedł do wozu, dookoła którego krzątali się mechanicy.

Nagle — *Uwaga!!!*... za 10 minut start komandor dawał sygnał megafonem.

— *Start* — na to magiczne słowo, zawrzało przy wozach. Mechanicy po raz ostatni sprawdzali świece, hamulce, koła, gumy. — Przy nich kierowcy w kombinezonach w otoczeniu swych sympatyków, zapinali kaski i nakładali okulary. Drugi sygnał... jeszcze pięć minut.

W standzie Bugatti'ego wrzało.

Pięć maszyn tej słynnej alzackiej fabryki, brało udział w walce o „Nagrodę Narodów“, — czterech Francuzów i jeden Polak, on właśnie... Jerzy. A o zwycięstwie decydowała nie marka wozu, lecz narodowość kierowcy. Francuzi patrzyli na niego prawie z nienawiścią. I nic dziwnego, był najgroźniejszym konkurentem do tak upragnionej nagrody.

..Jeszcze minuta... napięcie doszło do szczytu.

. . . .

Wreszcie dano sygnał startu.

Pierwszy do linji na Talbocie podjechał Bianchi, Włoch. Ręka startera z zieloną chorągiewką, podniosła się do góry... raz!... dwa... Hop!!!...—Talbot drgnął i skoczył naprzód... Za nim w dwuminutowych odstępach, ruszały kolejno wozy — według numerów.

Jerzy, siedział za sterem swej maszyny i liczył poprzedników. Miał numer kolejny 12.

Wystartował już O'Connor, rudy Irlandczyk na Sunbeamie, Austin na Amilcarze, Benoit (champion świata z roku 192...) na Delage'u. Włoska Alfa-Romeo powierzyła swe szanse, znanemu z talentu i niezwykłej brawury Campari'emu, a sekundował mu niezgorzej Marinoni, też Włoch, na identycznej maszynie.

. . . .

I tak ruszali kolejno, wzywani megafonem... same asy automobilizmu.

Aż znowu przemówił megafon:

— Nr. 12 do startu!!!...

Szybko dopiął kask, nasunął okulary i ruszył do białej linji, widocznej w poprzek toru, tuż pod transperentem. Tysiące spojrzeń oblazło go jak mrówki.

— Georg O...Georg O...— powtarzały tysiące ust. — zwycięzca sycylijskiego „Targa Florio“... — zeszłoroczny *champion świata*... czy i tego roku zdoła zatrzymać ten zaszczytny tytuł???

Zielona chorągiewka — poleciała w górę.

Jerzy skupił całą uwagę, naprężył się w sobie i czekał.

Rrrraz! nacisnął akcelerator... motor zawył wściekle...

... Dwa, hop!!. Puścił sprzęgło... dał gazu... Bugatti jak oszalały runął naprzód. Przeleciał koło trybun, minął błyskawicznie kilka wiraży i wydostał się się na 5-kilometrowy odcinek prostej.

Rwał pełnym gazem...

Jerzy, dopiero teraz uświadomił sobie dokładnie, że już wystartował. Dłonie jego automatycznie sterowały, a maszyna posłuszna kierownicy, brała wiraże, serpentyny, połykała proste. Miał 5 okrążeń toru przed sobą, toru, który należał do najtrudniejszych świata.

Trasa wiła się po zboczach gór, to znów biegła przez ich szczyty. Szereg wązkich mostków o kamiennej balustradzie, i to przeważnie na zakrętach, utrudniał rozwijanie szybkości.

I oto na takim obwodzie, mającym 80 klm. przeciętnie od 8 — 10 zakrętów, trzeba było zrobić przeciętnie 95 klm.|g.

Nie wystarczało mieć tu maszynę, któraby na prostej czy kilku wirażach ciągnęła 200 klm.|g. — Maszyna i kierowca musieli dać z siebie maksimum. Więc dlatego stawali tu godni tego toru kierowcy, a walka toczyła się o zaszczytny tytuł „*Mistrza świata*“ i o „Nagrodę Narodów.“

. . . .

Takie myśli, przelatywały Jerzemu przez głowę, podczas pierwszych kilku kilometrów, względnie łatwych.

Minął Amilcara, któremu widocznie silnik defektował, mechanik wylewające potoki przekleństw mordował się, grzebiąc pod otwartą maską.

Nagle... czerwona tarcza!

— Ach!... to ten niebezpieczny zakręt !!!

W istocie był niebezpieczny. Tu podczas treningu, zabił się Brilli; Zarzucilo go, zawadził o barjerę kołami, przeleciał przez nią i runął druzgocąc maszynę.

Jerzy rzucił okiem na tachometr, 125 klm.|godz.

Nie przejdę w tem tempie pomyślał — zamknął gaz... nacisnął hamulce. Mimo to poczuł, że tył sunie w bok na barjerę... Mechanik wychylony prawie do połowy z wozu, usiłował go zrównoważyć. Szarpnął wozem... nacisnął hamulce... i wyrównał szczęśliwie.

Teraz zaczynała się, najtrudniejsza część okrążenia, więc zredukował tempo do 85 klm./godz.

— — — — — — — —

Poczuł rękę mechanika na ramieniu. Lekko zwrócił głowę, w kierunku przez niego wskazywanym... i zobaczył Talbota, a raczej jego szczątki, Bianchi'ego cucono właśnie.

— Zaczyna się — pomyślał z ironją.

W kilka minut ujrzał przed sobą Delage'a. Wiedział również, że prócz niego, ma jeszcze dwie Alfy i kilka Salmsonów.

— Jak na pierwsze okrążenie nieźle — Salmsony lekceważył, — ale z Alfami będzie robota i to ciężka.

O wygodę dla kierowcy.

„Jest rzeczą zadziwiającą, że niezgrabne, niezręczne i niewygodne koło sterowe, zdołało się jeszcze utrzymać, przy nowoczesnych samochodach. Zmusza ono kierowcę do trzymania rąk przez dłuższy czas w jednem prawie położeniu. Literalnie przywiązuje go do swego siedzenia, tak że skrępowany kierowca nie może sobie pozwolić na zapalenie papierosa lub... — przepraszam wytarcie nosa. Zastosowanie nowoczesnego systemu hamulców, powinno umożliwić skonstruowanie takiego systemu kierowniczego, któryby pozwolił na łatwe kierowanie samochodem, przez proste dotknięcie palcem drążka, przełącznika lub kontaktu, w zupełności zastępujące obracanie koła sterowego w lewo lub w prawo.







Rysunek (1). Projekt nowego systemu mechanizmu kierowniczego i kontrolującego. Przesunięcie lewego uchwytu w lewo, reguluje przepustnicę, podniesienie go zaś w górę — wyłącza sprzęgło. Przesunięcie podobnego prawego uchwytu na prawo reguluje hamulec główny, podniesienie go zaś w górę — hamulce pozostałe. Praca ta zostaje uskuteczniona przez odpowiedni mechanizm. Przełącznik biegów znajduje się w środku tablicy rozdzielczej.

Rysunek (2) i (3). Niewygodne i skurczone położenie kierowcy w porównaniu z wygodnem położeniem w fotelu klubowym.

Podczas, gdy wszelkie inne części nowoczesnego samochodu, ulegają ciągle coraz — to większym udoskonaleniom — mechanizm kontrolujący pozostał taki sam, jak 20 lat temu. Kierowca musi siedzieć skurczony i pozostawać w jednem położeniu, przez cały czas jazdy samochodu. Człowiek posiada tylko dwie nogi, lecz mechanizm kontrolujący nowoczesnego samochodu jest tak skonstruowany, jakby posiadał trzy nogi. Genjusz wynalazcy, któremu zawdzięczać możemy tyle zadziwiających ulepszeń w konstrukcji samego silnika, winien zwrócić uwagę na ten dziwny stan rzeczy, a napewno zostanie zbudowany jakiś *prosty i nieskomplikowany* mechanizm kontrolujący, któryby jednoczył w sobie przyspieszenie, hamowanie i kierowanie. Mechanizm taki mógłby być operowany mechanicznie, lub za pomocą elektryczności, lecz musiałby być dostępny dla siedzącego na tylnem siedzeniu pasażera, nie tylko dla kierowcy.

Zwykłe siedzenia sprężynowe, czyli materacowe, zostały coprawda zastąpione przez siedzenia pneumatyczne, lecz położenie kierowcy pozostało niezmienione. W wygodnem położeniu człowiek spoczywa raczej — a nie siedzi, nie należy jednak uważać, że w czasie spoczynku zdolności umysłowe człowieka śpią. Przeciwnie — spoczynek pobudza jego czynności umysłowe. Konstruktorzy karoserji, winni uważnie przestudjować położenie ciała ludzkiego w stanie spoczynku: jak się krzyżują jego nogi i pod jakim kątem, jaką przestrzeń zajmują nogi i pod jakim kątem; jaką przestrzeń zajmują nogi od kolana do kostki, oraz jaki kąt linja taka tworzy z podłogą; przestrzeń zajętą przez udo, oraz kąt jaki tworzy udo z podłogą: oparcie pleców i łokci oraz naturalny kąt kolumny pacierzowej i t. d. Wytwórcy wygodnych foteli klubowych, dostarczą karoserującemu wszelkie dokładne dane, jak spoczywa człowiek.

Sądzimy, że uwagi nasze nie będą głosem wołającego na puszczy i że w krótkim czasie wprowadzone zostaną ulepszenia, mające na celu ułatwienie kierowcy prowadzenia samochodu i zapewniające jednocześnie temuż kierowcy maksimum wygody".

Tak pisze angielski tygodnik „Motor".

MOTOCYKLOWY
Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na rok 1930.

Kwiecień: Targa Florio-Włochy.
Maj: 5 — 16; Wielki Raid A. D. C. (Länderfahrt) Niemcy.
„ 4 — Tourist — Trophy (Węgry) i wyścig 6-godzinny w Barcelonie.
„ 10 — Zbraslav — Jiloviste (Czechosłowacja)
„ 11 — Wyścig — Górski (Francja) i Wielka Nagroda (Algier).
„ 15 — Wiosenny Wyścig kilometrowy (Węgry)
Maj: 18 — Wyścig o Nagrodę Królewską Rzymu (Włochy) i Tourist — Trophy (Austrja).
„ 25 — Wyścig szosowy 100 mil w Leinster (Irlandja),
Czerwiec: 1 — Wielka Nagroda (Czechosłowacja).
„ 8 — Wielka Nagroda (Belgja) i **Polska**.
„ 9 — Turist-Trophy 250 ccm. Anglja (Man-Insel)Turist-Trophy 350ccm. Angl. (Man-Insel) Tourist-Trophy 500 ccm.
„ 15 — Wielka Nagroda M. C. Lyon (Francja) i Wielka Nagroda (Austrja).
„ 22 — Wielka Nagroda (Węgry) i wyścig w Kołobrzegu (Niemcy).
„ 29 Wyścig Górski (Gugger) Węgry i Wielka Nagroda (Niemcy).
Lipiec: 5 — Tourist-Trophy (Holandja) i Międzyn. Rallye Tatr (Czechosłowacja).
„ 6 — Wyścig Lario (Włochy).
„ 10 — Wyścig Górski (Rabassada)(Hiszpanja).
„ 13 — Wielka Nagr. Europy (F.I.C.M.) (Belgja)
„ 20 — Wielka Nagroda San Sebastjan (Hiszp.)
„ 27 — Wyścig o Puhar Morza, Livorno (Włochy)
„ 28 do 2-go sierpnia — Międzynarodowy raid sześciod. F.I.C.M.
Sierpień: 9 — Wyścig Górski na Klausen (Szwajcarja).
„ 17 — Wielka Nagroda Motocykl. Cominges (Francja) i wyścig górski Freiburg (Niemcy).
„ 31 — Wielka Nagroda (Szwecja) i wyścig na Gaisbergu (Austrja).
Wrzesień: — Wielka Nagroda (Irlandja).
„ 13 — Meeting des Routes Pavées (Francja).
„ 14 — Wielka Nagroda Narodów (Monza) i wyścig szosowy w Onsala (Szwecja).
„ 21 — Wyścig Górski Srab (Węgry), i Wielka Nagroda Motocykl. U. M. F.)Francja).

KOBIETY W PRZEMYŚLE AUTOMOBILOWYM.

Jedna z europejskich wytwórni samochodowych, zaangażowała do prób doświadczalnych z nowo wyprodukowanemi samochodami kobiety, wychodząc z założenia, że kobieta posiada pod względem technicznym, znacznie lepszy słuch od mężczyzny.
Wielokrotne bowiem doświadczenia dowiodły, że kobieta nietylko może narówni z mężczyzną opanować sztukę kierowania samochodem, lecz posiada również zdolność wyczuwania wszelkich nieregularnych dźwięków, zachodzących w silniku, spowodowanych np. uszkodzeniem, lub wadliwością łożysk i wykrywania ich przyczyn, przyczem zdolność ta jest u kobiet rozwinięta w znacznie wyższym stopniu jak u mężczyzn.

NOWY SAMOCHÓD GAZO-RAKIETOWY.

Jeden z wynalazców niemieckich, robi obecnie doświadczenia z nowym samochodem rakietowym, w którym zamiast wybuchającej rakiety użył skroplonego gazu. Poza kierowcą umocowane są trzy cylindry dla gazu. Za otworzeniem zaworów, gaz wypływa z tych cylindrów, przyczem rozwija się ciśnienie, wystarczające do pędzenia wozu z szybkością 60 klm.|godz.

SPROSTOWANIE

Autor artykułu „Reklama i Samochód", zamieszczonego w Nr. 44 naszego pisma, prosi nas o zaznaczenie, że ogłoszenie samochodów Buick i Chevrolet reprodukowane na str. 2-ej powołanego numeru nie jest ogłoszeniem G. M. C., lecz jednego z przedstawicielstw tej firmy.

— Drugie ostrzeżenie!... — mostek!

Mijał Amilcara, idącego bardzo ospale. Nagle zaniepokoił się, gdyż Delage'a nigdzie nie było widać. Czyżby wziął takie tempo ???

— Gazu !!!... strzałką tachometru skoczyła na 125. Musiał teraz wytężać uwagę. Nigdy nie był bardziej zuchwały, na tej trasie, jeden fałszywy skręt kierownicą jedno niedociągnięcie... znaczyło *śmierć*...

Ale tu chodziło przecie o sławę... o championat świata!!!

Pierwsze okrążenie skończone.

Minął trybuny, publiczność, punkty zaopatrywania... Tachometr wskazywał 150 klm.|godz.

Za nim w odległości jakich 500 m. 3 Francuzi — jeden odpadł już, zatarłszy tłoki—wychodzący ze skóry prawie.

Znów te same zakręty, serpentyny, proste...

Rozpoczął walkę. — Uciekać przed tamtymi, a minąć Delage'a i te przeklęte Alfy.

Pod koniec drugiego okrążenia, po zażartej walce minął w końcu Benoit na Delage'u, idąc w tak szatańskiem tempie, że o włos nie zawadził o podmurowanie trybun.

Teraz miał drogę wolną i Alfy przed sobą. Jeszcze trzy okrążenia.

— Musi być pierwszym! —miał wprawdzie szanse do zdobycia pierwszego miejsca, bo Alfy wystartowały 4 i 5 z kolei... a on 12 dopiero — lecz ambicja podniecała go. On musi minąć pierwszy metę... musi !!.

. . . .

Przejechał już 50 klm. trzeciego okrążenia, a tego przeklętego Campari'ego jeszcze nie widać. Przeleciał huraganem obok Salmsonów, minął niebezpieczne serpentyny i parł naprzód.

Nagle serce zabiło mu żywiej w piersi. — Oto nisko, tuż nad ziemią wlókł się ogon kurzu, zwolna zwiewany przez lekki wiatr. — Tak! — niezawodnie, to musiała być któraś z dwuch Alf! — to Campari lub Marinoni!

I Bugatti gnał, tylko mechanik wychylał się bardziej na wirażach z wozu, by zrównoważyć siłę odśrodkową.

* * *

Kończyli trzecie okrążenie. Zaraz za trybunami punkty zaopatrywania. Teraz mieli nabierać benzynę, oliwę i zmieniać koła.

— Tutaj się rostrzygnie — myślał Jerzy. — Który z nich prędzej wyrwie, prędzej skończy, pierwszy doprowadzi bieg do końcu?

— — — — — — — —

W standach Bugatti'go i Alfy-Romeo, już na pół godziny przed ich wyjazdem wrzały przygotowania. Czterech ludzi z lewarami w rękach, czterech z kołami zapasowemi, jeden z wężem doprowadzającym benzynę, jeden z bańką oliwy... czekali.

Pierwszy wpadł Campari, tuż za nim Marinoni... w kilkanaście sekund za nimi Jerzy!... — Huk motorów, i maszyny już stoją w miejscu. W mgnieniu oka zawrzała praca.

Ledwo kilku reporterów, zdołało zrobić zdjęcia i znów zawyły motory... i maszyny zepchnięte z lewarów, jak szalone ruszyły z miejsca.

Campari, zdołał wyrwać o kilkanaście sekund prędzej od Jerzego.

Marinoni zmarnował jeszcze dobre dwie minuty.

Wszyscy zrozumieli, że walka decydująca o pierwszeństwo, rozegra się między tamtymi dwoma. — Który zwycięży?

Obaj mistrze, obaj znakomici wirtuozi kierownicy. Ten ulegnie, któremu nerwy w decydującej chwili nie dopiszą. Bo maszyny, mają jednakowe walory techniczne.

Pędzili, hamując na niebezpiecznych wirażach, zamykając zlekka gaz. Bugatti zwolna począł się przysuwać do Alfy.

Poczuł to Campari, bo odtąd przechodził wszystkie zakręty, na pełnym gazie! Miało się wrażenie, że maszyna rozleci się w kawałki... Mimo wysiłków, Jerzy nie zdołał już przysunąć się do przeciwnika ani na cal, a pojedynek trwał.

Tak minęli znów trybuny i rozpoczęli piąte okrążenie.

Marinoni i Francuzi pozostali daleko.

Ostatnie okrążenie!!! Na trybunach wrzało — naprężenie osiągnęło punkt kulminacyjny...

— Który zwycięży??!... Który z nich zwycięży? — pytały rozgorączkowane usta. Tysiące oczu wpatrywało się w zakręt... tysiące Zeiss'ów skierowało się w tamtą stronę.

Minuty upływały... a tam wrzała zacięta walka...

Megafon sygnalizował zbliżanie się, morderczy finisch Campari'ego.

Campari prowadzi !!!, zelektryzowało wszystkich. Czyżby George O. pobity?

. . . .

Tymczasem na ostatnich kilometrach, nastąpiły wypadki z iście kinematograficzną szybkością. Oto Jerzy, pędząc prawie koło w koło z Alfą, zobaczył, iż wóz Campariniego zaczyna zamiatać tyłem po całym torze. Zrozumiał odrazu co się stało. Defekt gumy, niebezpieczeństwo groźne! Poznał to i Campari, bo czynił nadludzkie wysiłki, by rozpędzony wóz zahamować, niestety było już za późno. Maszyna w tempie 140 km|g. wiraż... i nieszczęsny Campari wykonał salto-mortale wraz ze swą Alfą. Wypadając z niej bez życia, o kilkadziesiąt metrów, a z Alfy została tylko kupa stali i poplątanych drutów,

* * *

W chwilę później Marinoni wycofał się z biegu, na znak żałoby — Jerzy miał przed sobą jeszcze półtora kilometra do finischu.

Wtem...

— Carramba !!! — zaklął wściekle.

Poznał, że prawa przednia opona przebita.... zahamował ostro,... tyłem rzuciło, i... Bugatti obrócił się o 180 stop. Niema sekundy do stracenia... Francuzi tuż...

Więc wsteczny bieg.., pełny gaz!...

— — — — — — — —

I to na finisch wpada, miast spodziewanej zielonej Alfy, biało czerwony Bugatti, prowadzony... tyłem!

Chwilę zdumienia, przerywają niemilknące brawa... rozentuzjazmowany tłum, rzuca się do maszyny, na rękach wynosi Jerzego i niesie na trybuny honorowe.

— *Zwycięstwo !!! zwycięstwo !!!*

Na główny maszt, przy dźwiękach hymnu narodowego, wzniosła się biało-czerwona flaga. I w takt mazurka Dąbrowskiego, kończyły bieg pozostałe maszyny.

Loty szybowe Lwowskiego Aeroklubu Akademickiego.

Najstarsza organizacja lotnicza w Polsce: Związek Awjatyczny i Lwowski Aeroklub Akademicki, współpracując ze sobą już od ub. r., urządziły wyprawę szybowcową na Podkarpaciu w okolicach Liska, w pobliżu wsi Bezmihową.

Tereny, na których odbywały się loty szybowe, są przedłużeniem szczytu Słonne (700 mtr. nad poziom morza). Średnie nachylenie zboczy wynosi 1 : 8. Stok, nadający się do lotów opada w kierunku południowym. Do lotów szybowych potrzebne są wiatry południowo-wschodnie i południowo-zachodnie. Do lotów dłuższych potrzebne są wiatry o stałej szybkości 10 mtr. na sek. Ciekawą jest rzeczą, że w Rhön (patrz Nr. 43 Autolotu) nie latają nigdy podczas wiatru mniejszego niż 10 mtr. na sek. Tereny te były dokładnie badane w zimie b. r. przez specjalną wyprawę w skład, której wchodzili m, in. pp. Grzeszczyk, Czerwiński i inni.

Wyprawa obecna wyruszyła w dniu 22 października. Pierwsze dni zeszły, na składaniu rozmontowanych aparatów — tak, że dopiero pierwszy „skok" odbył się 24-go przy słabym wietrze (6 mtr./sek.). Szybowiec przeleciał jakieś 200 mtr. w czasie 18 sekund.

Codzienie odbywały się próby lotów, niestety — z powodu nie sprzyjających warunków atmosferycznych — były to raczej skoki, aniżeli żeglowanie w powietrzu. Czasy tych lotów wachają się od jakichś 30 sek. do 4 min. 10 sek.

Dopiero dnia 26 października odbył się lot dłuższy, zakończony pobiciem rekordu polskiego. Lot ten trwał 5 minut. Powtórne pobicie rekordu polskiego, nastąpiło w dniu 28 października. Czas jego wynosi 6 minut 45 sekund.



Przy wciąganiu szybowca pod górę, u nas zastosowano „rodzimą" siłę — w osobie pod karpackiego konika.
Fot. W. Czerwiński.

Z powodu gorszych warunków atmosferycznych t. j. nie nadających się do dłuższych lotów, rozpoczęło się szkolenie dwuch pilotów: pp. R. Matza i Nowotnego. Wyniki ich przechodzą wszelkie oczekiwania. Czasy lotów wahają się od 18 sek. do 1 min. 33 sek. Jak widzimy, czasy początkujących są lepsze, niż wyniki „konkursów" w Gdyni. I co jest rzeczą ważniejszą, że w Gdyni wszystkie loty były właściwie skokami (lotami w linji prostej), tutaj piloci mieli prawdziwe loty z wirażami po 180⁰.

Szkolenie prowadził p. S. Grzeszczyk. Dopiero dnia 2 listopada około południa wiatr wzmógł się. Podmuch doszedł do 14 mtr./sek. Szybowiec wciągnięto na szczyt góry. W Rhön sami uczestnicy pchają szybowce na górę, jest to wykonalne z powodu tego, że szybowce są opatrzone kółkami. U nas zastosowano rodzimą siłę pociągową — w osobie podkarpackiego konika.

— Start!! — godzina 13 minut 51. Wiatr stały 10 mtr./sek.

Start szybowca odbył się w ten sposób, że na przodzie szybowca umieszczono hak, do którego przyczepiono dwuramienną linę gumową. Na komendę pilota „naciągać!", u obu końców liny rozpoczynano równomiernie naciąganie, na dalszą komendę „biegiem" ludzie ciągnący linę biegną jakieś 10m. następnie na „hop" wypuszczają ją z rąk, a szybowiec siłą naciągniętej liny gumowej wylatuje w powietrze. Trzeba jeszcze zaznaczyć, że ogon (tył szybowca) jest cały czas trzymany, dopiero na komendę „hop" zwalniamy. Start udał się znakomicie. Szybowiec równiutko oderwał się od ziemi i z przenikliwym gwizdem linek sterowych zdobywał wysokość.

Lot szybowca, cichy, zakłócony jedynie gwizdem linek, czyni cudowne wrażenie. Lot samolotu opatrzonego ryczącym głucho motorem, blednie zupełnie w porównaniu z lotem szybowca. Człowiek — ptak! Rozwiązanie wszelkich zagadnień, które nęciły już ludzkość od czasów starożytnych.

Lot ten, rozpoczął nową kartę w historji naszego szybownictwa. Chwilami zdawało się, że szybowiec już, już będzie musiał lądować, tymczasem kilkakrotny silniejszy podmuch sprawiał, że szybowiec nabierał wysokość i pilot mógł dalej szybować.

Było to właściwie żeglowanie w powietrzu.

Kilkadziesiąt razy, szybowiec przelatywał nad miejscem startu i dostrzegaliśmy pozdrowienia, skinienia ręką, od pilota Grzeszczyka. Potem wiatr począł gwałtownie słabnąć i z powodu złych warunków atmosferycznych pilot zdecydował się na lądowanie; ląduje o 100 mtr. dalej od miejsca startu, po 2 godzinach 11 min. 5 sek. lotu.



Moment zdobywania wysokości. Szybowiec Nr. II, na którym został ustanowiony rekord polski.
Fot. W. Czerwiński.

Wydatna i wytrwała praca, doczekała się owocu w postaci rekordu. Wyczynem tym dorównaliśmy Zachodowi.

Wynik lwowskiej młodzieży, nie powinien pozostać bez echa. Obecnie praca powinna pójść w dwuch kierunkach: wyszukania odpowiednich terenów i rozpoczęcia budowy szkolnych szybowców. Szybowiec Nr. II, na którym został ustanowiony rekord polski, jest właściwie typem szybowca szkolnego. Tem większy jest triumf. W osobie p. W. Czerwińskiego mamy pierwszorzędnego konstruktora. Również p. S. Grzeszczyk, jako pilot, wyczynem swym wszedł do rodziny wielkich pilotów szybowych.

Jeszcze przed paru laty, sprowadzony do Polski por. armji francuskiej Thoret, człowiek, który właściwie dał początek szybownictwu swym 8-o godzinnym lotem w Biskrze, po badaniach terenów polskich orzekł, że Polska nie nadaje się do lotów szybowych.

I cóż! — Tereny znalazły się: są doskonałe! Mamy doskonałego pilota, świetnego konstruktora. Wszystko jest!

A bilans tej ostatniej wyprawy szybowcowej, może natchnąć każdego otuchą i zapałem: *w ciągu 12 dni — 52 lotów* w ogólnym czasie 3 godz. 19 min. 52 sek.

Wracając do samego rekordu, jest rzeczą niewątpliwie pewną, że szybowiec może utrzymać się w powietrzu tak dobrze 2 godziny, jak i 15. To tylko obecnie zależy od sprzyjających warunków atmosferycznych. Lot rekordowy został przecież zakończony z powodu zmroku i słabnącego wiatru.

Przekonaliśmy się, że my Polacy *potrafimy latać, mamy gdzie latać i mamy na czem latać.*

Teraz trzeba tylko chcieć, i trzeba koniecznie wydatnej pomocy moralnej i materjalnej ze strony osób do tego powołanych.

J. Radzimiński.

ŚWIATOWE REKORDY SZYBOWCÓW.

Wobec wprowadzenia do międzynarodowego regulaminu sportowo-lotniczego nowej kategorji rekordów światowych t. zw. rekordów szybowcowych (samoloty bezsilnikowe) — F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale) opublikowała obecnie pierwszą listę tych rekordów, zatwierdzonych do dnia 25 października b. r. Lista ta, w której dotąd reprezentowane są jedynie Niemcy, obejmuje następujące wyczyny:

1) Rekord długości lotu z lądowaniem w miejscu startu — 14 godzin i 7 minut; ustalił go pilot Ferdynand Schulz dnia 3 maja 1927 roku na terenie Rossiten

2) Rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym 455 km. 800 m., ustalony dnia 3 maja 1927 r. na terenie Rossiten, również przez pilota F. Schulza.

3) Rekord odległości lotu w linji drostej — 72 km. 200 m. ustalony w dniu 25 kwietnia 1929 r. na terenie Bergstrasse przez pilota J. Nehringa.

4) Rekord szybkości w obwodzie zamkniętym — 54.545 km.|godz., ustalony na terenie Rossiten, w dniu 5 maja 1927 przez pilota F. Selmlza.

5) Rekord wysokości — I. 209 mtr,. usatlony w dn 25 kw. 1929r. na terenie Bergstrasse przez pilota J. Nehringa

Dla uzupełnienia powyższej listy, dodać należy następujące wyczyny, które jeszcze nie zostały oficjalnie przez F. A. I. zatwierdzone aczkolwiek znacznie przewyższają obowiązujące rekordy:

Rekord odległości w linji prostej — 150 km., ustalony w lipcu b. r. przez pilota R. Kronfelda podczas zawodów szybowcowych na terenie Rhoen (w Niemczech) rekord wysokości — 2 160 metrów, ustalony również przez pilota R. Kronfelda podczas tychże samych zawodów, oraz rekord długości lotu — 14 godzin 43 minuty, ustanowiony w dniu 19 października b. r. na terenie Rossiten przez pilota Dinorta.

Zmiany w rozkładzie lotów.

Z dniem 1-go listopada r.b. na naszych szlakach powietrznych, wchodzi w życie zimowy rozkład lotów, który obowiązywać będzie do końca lutego, roku przyszłego.

W myśl tego rozkladu w okresie zimowym, samoloty kursować będą codziennie z wyjątkiem niedziel w obu kierunkach na szlakach:

(oprócz tego linja Warszawa — Katowice obsługiwana będzie trzy razy tygodniowo, drugi raz dziennie).

Warszawa — Katowice — Kraków
Warszawa — Lwów,
Warszawa — Poznań,
Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk,
Katowice — Wiedeń

Dwa razy dziennie z wyjątkiem niedziel w obu kierunkach na szlaku:

Katowice — Kraków,

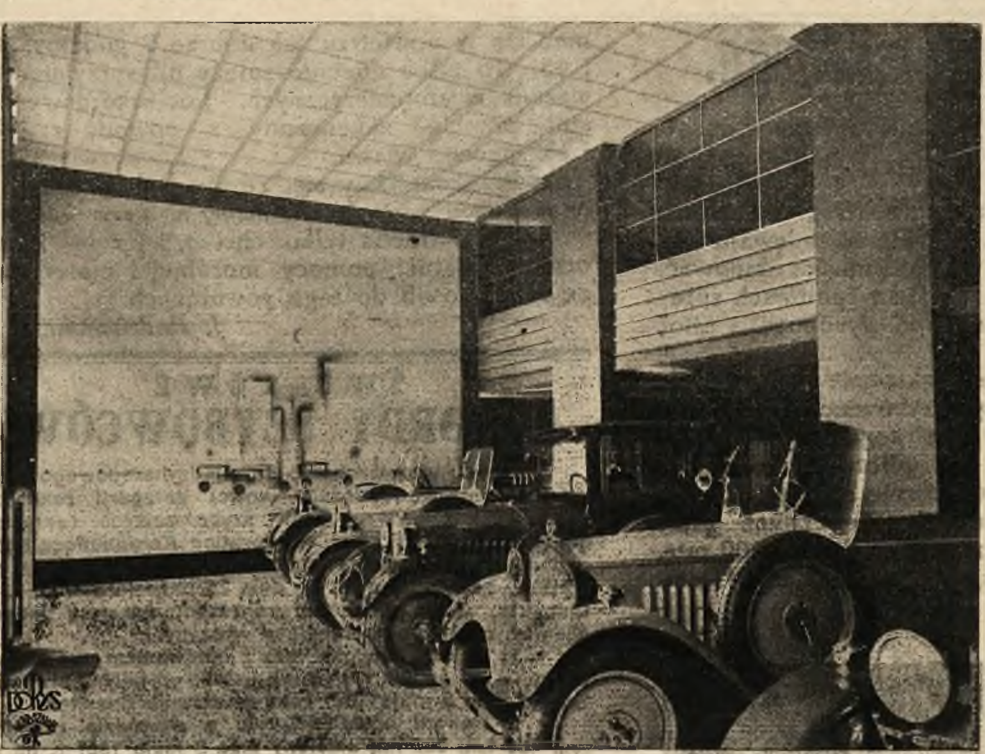
trzy razy w tygodniu w obu kierunkach na szlaku:

Katowice — Brno — Wiedeń.

Kajuty samolotów są należycie ogrzewane, dzięki czemu panuje wnich normalna pokojowa temperatura, a podróż powietrzna odbywana w zimie jest tak samo wygodna, szybka i bezpieczna, jak w lecie.

Przerw w komunikacji lotniczej na okres zimowy nie przewiduje się.

ZAPISUJCIE się do L.O.P.P.



Artystyczny Salon Automobilowy w Warszawie. W ostatnich dniach zakończono przebudowę Salonu Wystawowego Zbrojovki. Dziś jest to najbardziej artystycznie urządzona placówka sprzedaży samochodów, nie tylko w Warszawie, ale w całej Polsce. Powyższa ilustracja daje obraz — całkowicie nowoczesnego rozwiązania wnętrza salonu. W głębi widzimy subtelny i nawskroś oryginalny rysunek ściany lewej, frontowych na tle promieni nowi-księżyca, zarysowywują się kontury domów olbrzymów i sunące sylwety milutkich „Zetek". Całość obmyślana i wykonana przez art. mal. Gronowskiego.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.[2] Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.[2] Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o